

zu gegenstandslos und Mühe und Worte nicht wert ist. Er sollte auch wissen, daß die Nachdrucksgesetze hierzulande scharf sind und streng gehandhabt werden, daher sich jeder Mann vor wissenschaftlichem Übertreten derselben hütet.

Es existiert also unerlaubter, ungesetzlicher Nachdruck deutscher Literatur in Nordamerika nicht. Und da deutsche Gesetze in Amerika nicht gelten, so wenig wie amerikanische in Deutschland, so sollten deutschländische Anschuldigungen von Nachdruck, komische Appelle an Rechtlichkeit, Anstand, Kultur, Moral usw. aufhören, damit man nicht denjenigen, welche sie machen, mit wohlverdienten unliebsamen Worten heimzahle. (Schluß folgt.)

### Kleine Mitteilungen.

**Eine neue Straße des Weltverkehrs.** — Im Laufe des Monats September wird eine neue Verkehrsstraße in den Weltverkehr einbezogen werden, die bis heute der großen Öffentlichkeit kaum dem Namen nach bekannt war, aber allem Anschein nach in Zukunft noch eine große Rolle zu spielen berufen ist. Angesichts der früher französischen und später nordamerikanischen Bestrebungen, den Verkehr zwischen Atlantischem und Stilleem Ozean durch eine allen Ansprüchen genügende Verkehrsstraße über den Isthmus von Panama zu lenken, hatte die mexikanische Regierung begreiflicherweise schon seit Jahrzehnten den Wunsch, eine Verkehrsstraße über die auf mexikanischem Gebiet liegende Landenge von Tehuantepec herzustellen. Seit Beginn des Jahres 1907 ist nun nach Überwindung außerordentlicher innerer und äußerer Hindernisse die Tehuantepecbahn in Betrieb. Im September 1908 wird die Bahn dem großen internationalen kontinentalen Verkehr geöffnet werden.

Die Tehuantepecbahn, im Besitz und Betrieb der Tehuantepec National Railway Company, verbindet den an der Ostküste gelegenen neuen Hafen Puerto Mexico (das frühere Coahuacoalcos) mit dem an der Pazifikküste gelegenen Salina Cruz. Die Bahn, die etwa 960 km nördlich von der Panamabahn liegt, steht mit der letzteren natürlich in lebhaftem Wettbewerb. Überlegen dürfte sie ihrer älteren Konkurrentin vor allem durch die modernen Einrichtungen sowohl der Hafenanlagen als auch der Bahn selbst sein. Die gesamte Bahnstrecke ist 305 km lang, die Fahrtdauer beträgt etwa einen halben Tag. Die Hafenanlagen sind so gebaut, daß die Dampfer direkt in die Eisenbahnwaggons umladen können, womit für die beförderten Güter ohne Zweifel eine größere Sicherheit geschaffen ist, da mehrmaliges Umladen unter Benützung von Leichtern vermieden wird. Im Hafen von Puerto Mexico sind sieben, im Hafen von Salina Cruz vier aus Stahl gebaute Lagerhäuser mit großem Fassungsvermögen vorhanden, so daß auch für die zweckentsprechende Lagerung der Güter Vorsorge getroffen ist.

Die Bedeutung der Tehuantepecbahn wird vor allem in einer Abkürzung des Transportwegs von den nordamerikanischen Häfen der Westküste (San Francisco, Puget-Sound, Portland) nach Europa, sowie von den nordamerikanischen Häfen der Ostküste nach südwestamerikanischen Plätzen (Valparaiso) liegen. Auch im Verkehr von Asien nach Europa und umgekehrt dürfte die Tehuantepecbahn Bedeutung erlangen. Für ihre Leistungsfähigkeit im Frachtverkehr spricht die Tatsache, daß die Bahn seit Januar 1907, also in der Zeit, in der sie lediglich für den amerikanischen Transport geöffnet war, bereits mehr als 500000 t befördert hat. Für den Passagierverkehr kommt im Vergleich mit der Route durch die nordamerikanische Union besonders in Betracht, daß die Seereise nur durch eine kurze Eisenbahnfahrt unterbrochen wird.

Das Interesse der großen Reedereien an der Tehuantepecbahn spricht sich darin aus, daß eine Anzahl amerikanischer, englischer und vor allem auch deutscher Linien einen regelmäßigen Verkehr mit den beiden Endhäfen der Bahn eingerichtet haben. So wird die Hamburg-Amerika-Linie am 14. September den Schnelldampfer »Fürst Bismarck« erstmalig nach Puerto Mexico abfertigen. Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg wird monatlich je zweimal von Salina Cruz nach nordamerikanischen und südamerikanischen Häfen laden.

Man kann annehmen, so berichten die »Hamburger Beiträge«,

daß mit der zunehmenden Bedeutung dieses neuen Verkehrsweges sich die Beziehungen der deutschen Reedereien zur Tehuantepecbahn weiter vermehren werden und daß insbesondere auch der deutsche Überseehandel sich dieser neuen vorteilhaften Route zum Nutzen der deutschen Auslandsbeziehungen in erhöhtem Maße bedienen wird. (Deutscher Reichsanzeiger.)

**Änderung des Urheberrechts in Schweden.** — Das schwedische Gesetz über das literarische Eigentumsrecht vom 10. August 1877 ist seither durch Gesetze vom 10. Januar 1883 und 28. Mai 1897 geändert und ergänzt worden.

Durch ein Gesetz vom 17. Juni 1908 wird nunmehr der § 11 des bezeichneten Gesetzes geändert. Der neue Wortlaut dieses Paragraphen ist folgender:

»Das Verbot des Nachdrucks soll bei Abfassung eines neuen, im wesentlichen selbständigen Werkes nicht hindern, daß eine Druckschrift in der Weise benutzt wird, daß wörtlich oder im Auszuge Teile daraus angeführt werden, auf die als Beweis hingewiesen wird oder die zur Kritik, Besprechung oder weiteren Bearbeitung aufgenommen werden.

»Auch soll es nicht als Nachdruck angesehen werden, wenn in ein musikalisches Werk Worte als Text abgedruckt, oder wenn Teile einer Druckschrift oder — sofern sie von geringerem Umfang ist — die ganze Druckschrift in eine solche aus mehreren Werken geschöpfte Sammlung aufgenommen werden, die zum Gebrauche beim Gottesdienst oder beim Elementarunterricht im Lesen, in der Musik oder zu einer geschichtlichen Darstellung bestimmt ist. Das hier Gesagte hat aber keine Geltung, wenn die Schrift eigens zu dem Zwecke verfaßt worden ist, in eine solche für den Elementarunterricht bestimmte Sammlung, wie eben erwähnt, aufgenommen zu werden, und wenn am Anfange der Schrift ein Vorbehalt wider Nachdruck gemacht ist.

»Wird die Schrift eines anderen gemäß den Bestimmungen dieses Paragraphen benutzt, so ist der Verfasser anzugeben, sofern sich sein Name auf der Schrift befindet.«

(Svensk Författnings-Samling.)

(Aus den im Reichsamt des Innern zusammengestellten »Nachrichten für Handel und Industrie«.)

**\* Bücher-Revisionen in England.** — Über Beruf und Ausbildung der Bücherrevisoren in England, wo dieser Beruf sowohl in praktischer als in unterrichtlicher Beziehung bereits langjährige Erfahrung hinter sich hat, verbreitet sich ein Aufsatz von Mil Richter in der »Deutschen Wirtschafts-Zeitung«, dessen Ausführungen auch für manchen unserer Leser von Interesse sein dürften.

Die gesetzliche Regelung der Aktiengesellschaften sowohl, als auch das Erscheinen der Bankruptcy Act im Jahre 1869 hatte für den Beruf der Bücherrevisoren eine wesentliche Ausdehnung des Wirkungsgebietes zur Folge. Bald drängten sich jedoch in den Beruf Elemente hinein, die weder hinsichtlich der Lauterkeit ihrer Charaktereigenschaften, noch hinsichtlich ihrer Ausbildung die für die Ausübung einer solchen Tätigkeit erforderlichen Garantien boten. Die englischen Bücherrevisoren sahen sich infolgedessen veranlaßt, sich in einem Vereine, der »Incorporated Society of Accountants« zusammenzuschließen, der zunächst in London und Liverpool seinen Sitz hatte, später auch auf andere Großstädte, ja über das ganze britische Reich sich ausdehnte. Um ungeeignete Elemente vom Berufe fernzuhalten, wurde eine straffere Regelung der Bildungs- und Anstellungs-Verhältnisse angestrebt. Zu diesem Zweck erfolgte die Gründung des »Institute of Chartered Accountants« in England und Wales, das durch königliche Verordnung mit den Rechten einer juristischen Person ausgestattet wurde.

Im Jahre 1900 erschloß sich den Bücherrevisoren durch das Erscheinen der Companies Act ein weiteres Tätigkeitsgebiet, da dieses Gesetz es den Aktiengesellschaften zur Pflicht machte, einen oder mehrere Revisoren anzustellen.

Wer sich der Ausbildung als Chartered Accountant widmen will, hat sich einer Vorprüfung hinsichtlich seiner allgemeinen Bildung zu unterziehen, die vor einer Kommission des Instituts abzulegen ist. Diese Vorprüfung erfolgt lediglich in schriftlicher Form. Außerdem hat der Betreffende eine Lehrzeit von 5 Jahren zu absolvieren. Zur Einführung in die Praxis der Bücherrevisoren hält das Institut selbst Vorlesungen über die ein-